Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 47

«ЖИГУЛИ» – МОДЕЛЬ КЛАССА ЛЮКС

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00047
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 47, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу: info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 02.05.2019.
Дата выхода в свет: 25.07.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 8 © TASS;
Стр. 7 (вверху слева) © Dreamstime;
Стр. 7 (справа вверху, в середине) © Фотобанк Лори;
Стр. 7 (внизу), 9, 10 (внизу), 11 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 10 (вверху), 11 (вверху, в середине) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка внутренней обшивки пола

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Жигули» – модель класса люкс

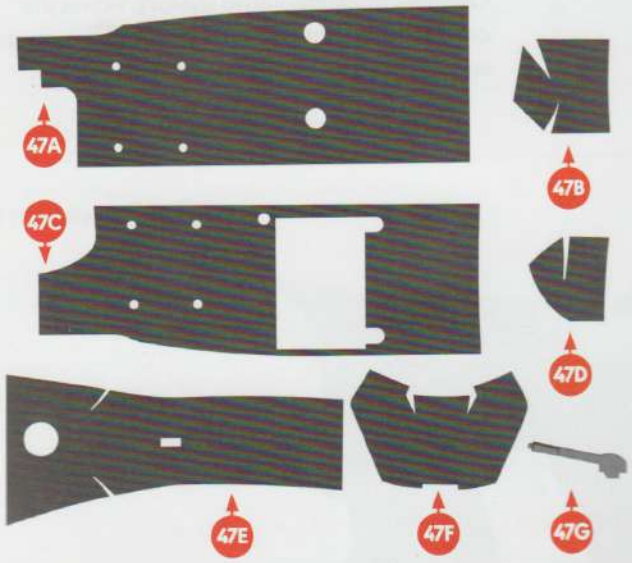
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Руссо-Балт С-24»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

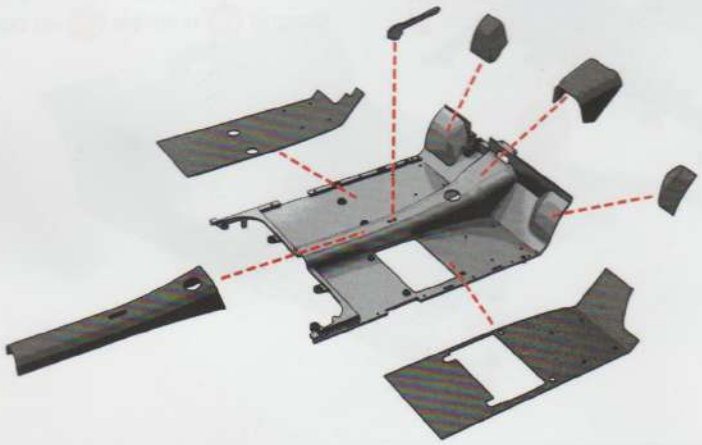
Установка внутренней обшивки пола

Установите внутреннюю обшивку пола вашей модели и рукоятку ручного тормоза, полученные с этим номером.



- 47A Обшивка левой стороны пола
- 47B Обшивка левой арки колеса
- 47C Обшивка правой стороны пола
- 47D Обшивка правой арки колеса
- 47E Обшивка пола туннеля карданного вала 2
- 47F Обшивка пола туннеля карданного вала 1
- 47G Рукоятка ручного тормоза

Схема сборки



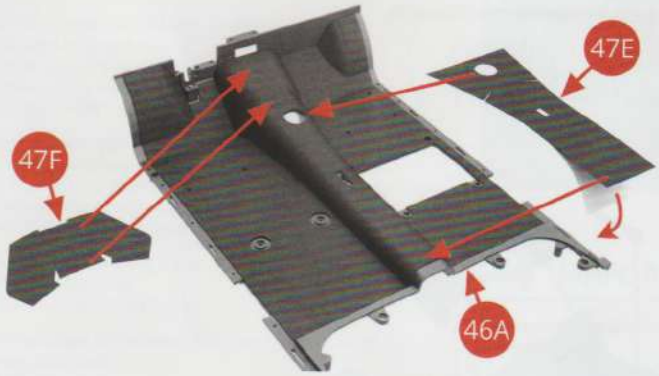
1

Отделив подкладочную бумагу, нанесите самоклеящуюся обшивку левой 47A и правой 47C сторон пола на панель внутреннего пола 46A.

2

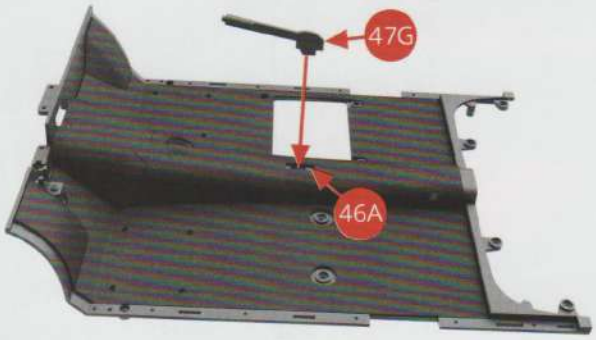
Отделив подкладочную бумагу, нанесите самоклеящуюся обшивку левой 47B и правой 47D арок колеса на панель внутреннего пола 46A.

3



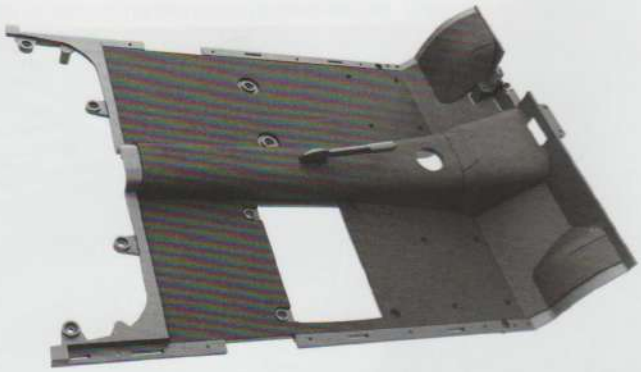
Отделив подкладочную бумагу, нанесите самоклеящуюся обшивку пола туннеля карданного вала 47F и затем 47E на панель внутреннего пола 46A.

4



Вставьте рукоятку ручного тормоза 47G в паз панели внутреннего пола 46A.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Жигули» – модель класса люкс

Стремление обновить люксовую модель первого поколения «Жигулей» ВАЗ-2103 привело к появлению самой динамичной, массовой и наиболее популярной модели всего «классического» вазовского семейства.

Появившийся в результате модернизации люксовой «тройки» ВАЗ-2106 оказался долгожителем, продержавшись на сборочном конвейере ВАЗа дольше, чем другие модели.

Пламенное сердце

Своими выдающимися динамическими характеристиками ВАЗ-2106, безусловно, обязан своему двигателю. Конструкторы ВАЗа поступили с мотором «тройки» так же, как ранее с двигателем «единички», увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм. Это позволило довести объем двигателя до 1,57 л. У нового мотора, по сравнению с двигателем ВАЗ-2103, на 12 % увеличился крутящий момент, причем при меньшем числе оборотов. Расчетная мощность выросла до 80 л. с.,

Автомобиль ВАЗ-2106 на главном конвейере ВАЗа. 1976 год.

Автомобиль ВАЗ-2106 на территории Коломенского кремля. 2015 год.

«Шестерку» и по сей день можно встретить на дорогах бывшего СССР. Украина. 2014 год.

но добиться такой мощности в реальности не удалось. Ради унификации с другими двигателями семейства систему впуска оставили без изменений. Из-за ее ограниченных характеристик максимальная мощность составила только 78 л. с.

Под новый двигатель усовершенствовали и трансмиссию. У коробки передач на первых трех ступенях уменьшили передаточные числа. Впоследствии часть автомобилей стали комплектовать главной передачей с передаточным числом, уменьшенным до 3,9. В сцеплении увеличили усилие диафрагменной пружины и площадь фрикционных накладок. Все эти новации позволили ВАЗ-2106 перешагнуть полуторасотенный рубеж скорости - машина разгонялась до 154 км/ч!

На конвейере

Первый автомобиль ВАЗ-2106 был собран в канун 1976 года, однако массовый выпуск начался лишь около полутора месяцев спустя – с 21 февраля. 28 декабря того же года экземпляр этой модели стал трехмиллионным автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом, а 3 июня 1978 года – четырехмиллионным.

Легковой автомобиль ВАЗ-2106. 2010 год.

Внутри и снаружи

Поскольку ВАЗ-2106 создавался как модернизированное исполнение ВАЗ-2103, то и салон его остался практически без изменений, не считая некоторых декоративных элементов. Характерными деталями ВАЗ-2106 были: накладка на руле с тиснением; тиснение на обивках дверей, похожее на рисунок накладки руля; вставки «под дерево» на приборной панели с хромированной окантовкой.

К элементам люксового «шика» можно отнести тахометр, механические часы на панели приборов, прикуриватель и пепельницы, радиоприемник на консоли приборной панели (такое решение стало классическим), зеркало заднего вида в салоне, имеющее два фиксированных положения: исходное

Сошедший с конвейера автомобиль ВАЗ-2106. 1980 год.

Автомобиль ВАЗ-2106 перед новым зданием редакции газеты «Известия» на улице Горького в Москве. 1978 год.

«день» и дополнительное «ночь»; пол салона, покрытый формованным ковром на водонепроницаемой основе, под которым проложены термошумоизоляционные прокладки. По уровню шумоизоляции и плавности хода «шестерка» была близка к своей предшественнице - ВАЗ-2103. После снятия с производства «тройки» в 1985 году оказалось, что самой тихой, мягкой и плавной является именно «шестерка». Вдобавок новые модели (ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107) по качеству отделки интерьера все же уступали «шестерке». Кроме того, опыт эксплуатации «пятерок» и «семерок» показал, что их салоны с деталями из формованного пластика гораздо шумнее ВАЗ-2106.

Но время шло и, увы, отражалось на «шестерке» не лучшим образом - постепенно пленку под дерево сменил пластик, велюр уступил место куда более прозаичному текстилю, вместо хрома снаружи и внутри стали все чаще применять черную пластмассу, а цветовая гамма интерьера заметно поблекла, лишившись ярких красок прежних лет. Более всего боролись с хромом из-за высокой стоимости хромированных деталей. В конце 1980-х годов упразднили хромирование водостоков, в 1990 году колесные хромированные колпаки уступили место ступичным колпачкам, позже отказались от грязезащитных козырьков между кузовом и бамперами. В 1993 году ради дальнейшего удешевления модели завод даже пытался отказаться от боковых хромированных молдингов, однако это «новшество» было быстро отменено. В машинах последних выпусков не хромировались ободки задних фонарей, а зачастую и решетка радиатора.

Но кое-что и добавилось. Так, например, во второй половине 1990-х годов стали устанавливаться инерционные ремни безопасности, рулевое колесо от поздних версий семейства ВАЗ-2105, штатный противотуманный фонарь и опциональные передние электрические стеклоподъемники. Автомобили, выпускавшиеся в Ижевске, комплектовались передними сиденьями от ИЖ-2126.

Почему «шестерка»?

Этот вопрос возникает сразу при ознакомлении с модельным рядом «Жигулей». Действительно, логичнее было бы за основу новой люксовой модели выбрать ВАЗ-21031. Но дело в том, что, помимо базовой модификации, планировалось сразу выпускать две модификации с менее мощными двигателями, а также варианты с правым рулем. При этом позиции ВАЗ-21033, 21035 и 21036 уже использовались, и оставшихся пяти цифр для обозначения предполагавшихся модификаций не хватало. Поэтому все вариации с индексом 2103 отпали. Что же касается индексов 2104 и 2105, то они тоже уже были заняты рестайлинговыми моделями «единички» и «двойки». Следующим свободным индексом был только 2106, который обеспечивал простор в наименовании возможных модификаций. Его-то и взяли для обозначения новой модели. Так «шестерка» стала «шестеркой».

Опытный образец ВАЗ-2106. Тольятти. 1975 год.

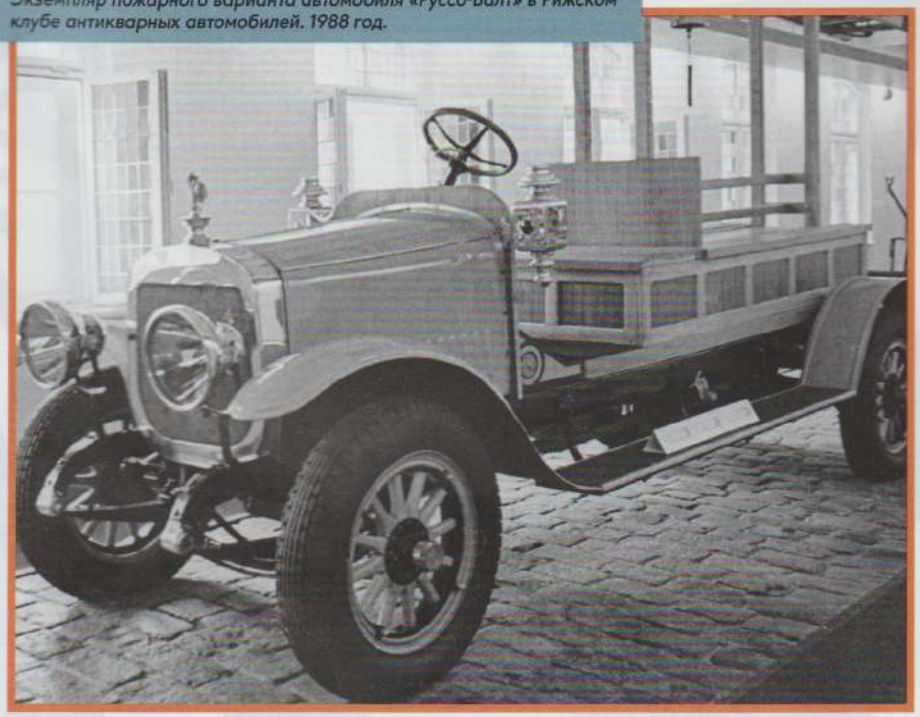
«Руссо-Балт С-24»

Крупнейшим и наиболее известным производителем автомобилей в Российской империи был «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ) в Риге. Он выпускал автомобили под маркой «Руссо-Балт».

Автомобиль «Руссо-Балт» на выставке старинных автомобилей. 1986 год.

Как следует из названия, РБВЗ был вагоностроительным заводом. К производству автомобилей он приступил в 1909-м, через 40 лет после своего основания в 1869 году.

Экземпляр пожарного варианта автомобиля «Руссо-Балт» в Рижском клубе антикварных автомобилей. 1988 год.



На заре автомобилестроения

Инициатором создания на предприятии автомобильного производства был председатель правления М. В. Шидловский. В 1908 году на РБВЗ был создан автомобильный отдел. В конце 1910 года акционерное общество РБВЗ приобрело фирму первого российского автопроизводителя «Экипажную фабрику Фрезе и Ко».

В начале лета 1909 года в Риге был собран первый автомобиль. Его прототипом послужила машина малоизвестной бельгийской фирмы «Фондю» (Fondu). Конструктором «Руссо-Балтов» стал приглашенный из Бельгии инженер Жюльен Поттера, который работал в сотрудничестве с русскими специалистами Иваном Фрязиновским и Дмитрием Бондаревым. Вскоре на РБВЗ уже выпускали легковые машины семейств К-12, С-24 и Е-15, а также три модели грузовиков Д-24, М-24 и Т-40.

Автомобиль «Руссо-Балт С-24/55» перед стартом ралли в Монте-Карло. 1912 год.

Прочные и надежные

«Руссо-Балты» отличались прочностью и надежностью, свидетельством чему служили их успехи в ралли и дальних пробегах, в частности на международных ралли Монте-Карло и Сан-Себастьян. Заслуживает внимания и тот факт, что один из экземпляров модели С-24 серии III, выпущенный в 1910 году, за четыре года прошел 80 тыс. км без серьезного ремонта. Репутация машин РБВЗ была столь высокой, что два образца моделей К-12 и С-24 в 1913 году заказал Императорский гараж. Более того, 64 % всех автомобилей завода приобрела русская армия, где они использовались не только как штабные и санитарные машины, но и в качестве шасси для броневиков.

Рижские автомобили имели простую и прочную конструкцию. На них применялись отлитые из алюминия картеры двигателя и коробки передач, а также алюминиевые поршни. Автомобили «Руссо-Балт» собирались крупными сериями, внутри которых существовала полная взаимозаменяемость деталей. При этом разные серии одной и той же модели имели порой существенные различия в мощности двигателя, количестве передач, колесной базе и устройстве отдельных узлов. Стоит отметить, что все размеры деталей на чертежах указывались в метрической системе.

Все узлы и детали РБВЗ изготовлял самостоятельно. Как показало проведенное военным министерством в конце 1910 года обследование, только шины, масляный манометр и шариковые подшипники покупались на стороне. Завод имел два экипажных отдела в Риге и Петербурге, где производились однотипные кузова: торпедо, фаэтон, лимузин, берлина, ландоле и другие. В 1910 году на Международной автомобильной выставке в Петербурге экспонировались пять «Руссо-Балтов», а в следующем салоне 1913 года участвовали шесть разных машин РБВЗ.

Автомобиль «Руссо-Балт» 1910 года выпуска в Государственном политехническом музее в Москве. 1969 год.

Самая массовая модель

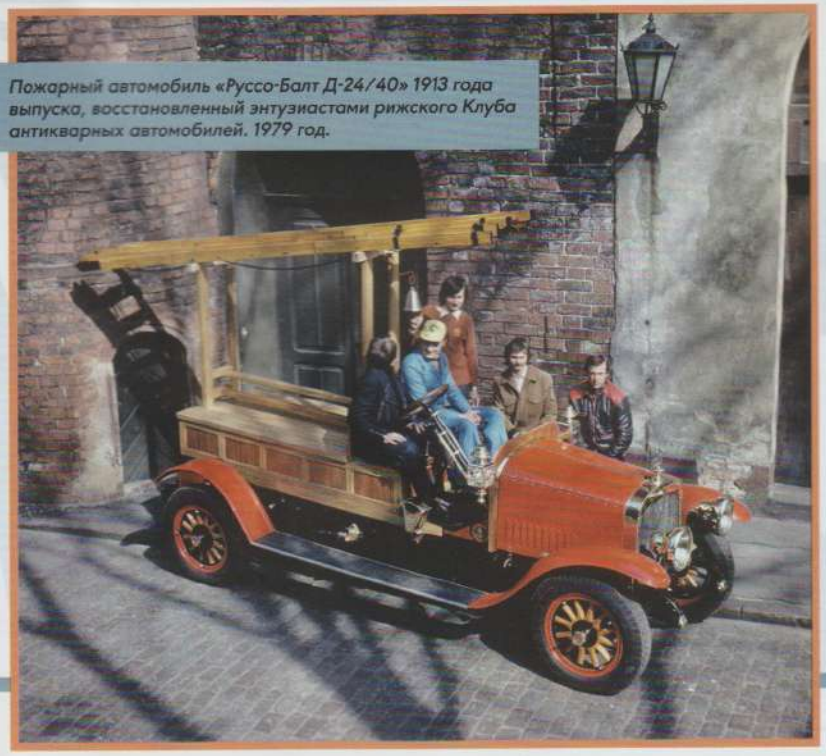
Самой дорогой и наиболее массовой (55 % всего выпуска) легковой моделью завода был «Руссо-Балт С-24», выпускавшийся вплоть до 1918 года. 26 апреля 1918 года последний экземпляр этой машины был сдан Окружной коллегии управления Воздушным флотом Петрограда. Эти машины с открытыми 6-местными кузовами широко использовались в России как штабные. На шасси «С-24» устанавливались также и другие кузова – роскошные ландоле и лимузины, двухместные гоночные.

Главной особенностью модели «Руссо-Балт С-24» являлся двигатель, цилиндры которого отливались в двух блоках, а нижние клапаны располагались по обе стороны цилиндров. Для циркуляции воды в системе охлаждения служил центробежный насос. Топливо из расположенного сзади между рессорами бензобака поступало под давлением отработавших газов. Подвеска задних колес в целях обеспечения комфортабельной езды по булыжнику и грунтовым дорогам состояла из трех взаимосвязанных полуэллиптических рессор: двух продольных и одной поперечной.

Модель «Руссо-Балт С-24» выпускалась 9 сериями, которые заметно различались между собой. Так, в 1911 году использовали шины одинакового размера для передних и задних колес (880 × 120 мм). Наследующий год завод отказался от карбюратора РБВЗ в пользу французского карбюратора «Зенит» (Zenith) и изменил профиль кулачков распределительного вала, что позволило поднять мощность с 30 до 35 л. с. В том же 1912 году были удлинены рессоры, при этом колесная база увеличилась с 3160 до 3165 мм. Дальнейшее повышение мощности осуществили в 1913 году вместе с внедрением 4-ступенчатой коробки передач и заднего моста с полуосями одинаковой длины. Тогда же завод стал делать рамы с увеличенной до 3305 мм колесной базой для машин с закрытыми кузовами. В зависимости от типа кузова снаряженная масса автомобилей составляла от 1540 до 1950 кг.

Автомобиль «Руссо-Балт С-24/55» перед стартом ралли в Монте-Карло. 1912 год.

А. П. Нагель и В. А. Михайлов в автомобиле «Руссо-Балт С-24/55» на пути из Санкт-Петербурга в Монте-Карло. 1912 год.



Пожарный автомобиль «Руссо-Балт Д-24/40» 1913 года выпуска, восстановленный энтузиастами рижского Клуба антикварных автомобилей. 1979 год.

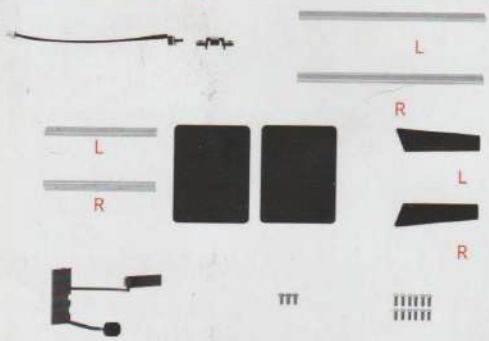
Производственные результаты

За девять лет РБВЗ выпустил 347 автомобилей на шасси С-24, из них 285 – с открытыми кузовами торпедо, 17 лимузинов, 14 ландоле, 10 дубль-фаэтонов и 21 машина с различными другими кузовами. Среди собственников автомобилей этой марки можно назвать, например, редактора журнала «Автомобиль» А. П. Нагеля, кораблестроителя профессора К. П. Боклевского, банкира А. П. Путилова.

В НОМЕРЕ 48

- УСТАНОВКА НАКЛАДОК И ПЕДАЛЬНОГО БЛОКА
- «НЕМЕЦКИЙ ВЕРБЛЮД»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ПЕДАЛИ ТОРМОЗА
- ОХВАТ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ ПЕДАЛИ ТОРМОЗА
- НАКЛАДКА ПОРОГА ЛЕВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- НАКЛАДКА ПОРОГА ПРАВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- НАКЛАДКА ПОРОГА ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- НАКЛАДКА ПОРОГА ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- КОВРИКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ЛЕВЫЙ БОКОВОЙ КОВРИК ТУННЕЛЯ КАРДАННОГО ВАЛА
- ПРАВЫЙ БОКОВОЙ КОВРИК ТУННЕЛЯ КАРДАННОГО ВАЛА
- БЛОК ПЕДАЛЕЙ СЦЕПЛЕНИЯ И ГАЗА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!